



Klausurbeschluss der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, 28.8.2015

Green City I – Nachhaltige Investitionen in urbane Lebensqualität

Berlin wächst und verändert sich – und das nahezu täglich. Unsere Stadt ist Anziehungspunkt für immer mehr Menschen aus aller Welt, die hier leben und arbeiten, studieren oder etwas Neues ausprobieren wollen. Wie kaum eine andere Metropole in Europa bietet Berlin Chancen, sich auszuprobieren, Freiräume zu nutzen und neue Potenziale zu schöpfen. Davon zeugt sowohl die große Kreativität vieler Menschen, die wachsende Zahl der Start-ups, als auch das zunehmende Bedürfnis der Berlinerinnen und Berliner, ihre Stadt aktiv mitzugestalten.

Gleichzeitig stehen wir vor der großen Aufgabe, Berlin für die Zukunft klug aufzustellen. Dafür ist es einerseits Voraussetzung, dass Berlin wieder gut funktioniert. Jahrzehntlang hat der Senat die Infrastruktur kategorisch vernachlässigt – egal ob Verkehrswege, Schulen oder Krankenhäuser. Andererseits gilt es, die Stadt im Wandel ökologisch, nachhaltig und sozial zu gestalten, damit Berlin eine lebenswerte Metropole bleibt. Die Bürgerinnen und Bürger haben ein Recht auf gute Luft und reines Trinkwasser, saubere Badeseen und Flüsse, eine gesunde Stadtnatur, nahe Erholungsräume, gute Verkehrswege und ein ressourcenschonendes Leben. Diesen Herausforderungen stellen wir uns.

Schon heute engagieren sich unzählige Bürgerinnen und Bürger auf vielfältige und kreative Weise, um in unserer Stadt grüne Lebensqualität zu schaffen: sie steigen aufs Fahrrad um, bepflanzen Baumscheiben und Beete in ihrer Straße oder schaffen auf Hinterhöfen und Brachflächen neues Stadtgrün. Dieses grüne Engagement wünschen wir uns auch in der Berliner Politik. Andere Städte machen es längst vor, wie sich etwa dezentral Strom produzieren lässt oder wie

die smarte, vernetzte Stadt den Menschen, der Verwaltung und der Wirtschaft vielfältige neue Möglichkeiten bietet. In der wachsenden Stadt kann und muss vieles effektiver, energiesparender und nachhaltiger organisiert werden.

Investitionen in eine nachhaltige Infrastruktur für die Energie-, Wasser- und Abfallwirtschaft, in einen modernen Mobilitätsmix, für die energetische Modernisierung und für mehr Stadtgrün machen unsere Stadt zukunftsfähig. Unser Ziel ist die Green City: eine klimaverträgliche und umweltgerechte Stadt, die zugleich Arbeitsplätze und wirtschaftlichen Aufschwung schafft.

Für SPD und CDU sind nachhaltige Investitionen, eine ressourcensparende und klimaverträgliche Infrastruktur und grüne Lebensqualität auch heute noch Neuland. Der rot-schwarze Senat tappt im Dunkeln, während andere Metropolen in Europa und in der Welt längst erkannt haben, dass die Großstadt der Zukunft ökologisch, nachhaltig und grün ist. Kopenhagen macht seit Jahren vor, wie gute Fahrradpolitik aussieht. Andere Städte wie London und Paris ziehen nach. Paris will 500 Millionen Euro in den nächsten fünf Jahren, London rund eine Milliarde Euro in den nächsten zehn Jahren in den Radverkehr investieren. Auch New York macht seinem Ruf alle Ehre: Innovative und unkonventionelle Ideen wie der „High-Line-Park“ auf einer ehemaligen Bahntrasse, öffentliche Dachgärten und „Pocketparks“ bieten hier dem schwindenden Platz die Stirn.

Weltweit also sind Städte Labore der Zukunft, in denen Kreativität, Innovation, Bürgerbeteiligung und Investitionen Hand in Hand gehen. Berlin kann zeigen, wie moderne Mobilität, die energetische Sanierung von Gebäuden, der Ausbau intelligenter Energie- und Kommunikationsnetze die Grundlagen für die Stadt von morgen schaffen.

Doppelte Herausforderung: Sanierungsstau abbauen, Zukunftsinvestitionen ermöglichen

Berlin ist Weltstadt – doch die Infrastruktur sieht allzu oft eher nach Provinz aus. In Berlin wurde nicht nur zu wenig investiert, sondern auch kaum nachhaltig und oft an den falschen Stellen. Das ist die traurige Bilanz der Investitionspolitik aller Berliner Senate der letzten 15 Jahre von Rot-Rot bis Rot-Schwarz. Wir Grünen argumentieren dagegen seit Jahren dafür, endlich die Investitionssumme dauerhaft zu erhöhen, um den Sanierungsstau anzupacken. Nachdem die Infrastruktur der Stadt jahrzehntelang mutwillig auf Verschleiß gefahren wurde, muss nun ein riesiger Sanierungsstau abgebaut werden. Allein im Gebäudebestand beträgt dieser mindestens zwölf Milliarden Euro, darunter zwei Milliarden bei Schulgebäuden.

Allerdings muss nicht nur der Sanierungsstau abgearbeitet, sondern auch in die wachsende Stadt investiert werden. Vor dieser doppelten Herausforderung steht jede künftige Berliner Regierung.

Fast 3,5 Millionen Menschen leben in Berlin. Selbst wenn sich das Wachstumstempo verlangsamt, werden es in zehn bis 15 Jahren rund vier Millionen sein. Die Neuankömmlinge bereichern nicht nur unsere Stadt und bringen mehr Geld in die Haushaltskasse. Sie brauchen auch Wohnungen, Kita- sowie Schulplätze, und sie erwarten eine intakte Verkehrsinfrastruktur sowie eine funktionierende Verwaltung. Hier hinkt die Berliner Senatspolitik der Realität seit Jahren hinterher.

Zwar haben SPD und CDU den Ernst der Lage inzwischen endlich erkannt und die Investitionssumme im Doppelhaushalt 2016/2017 erhöht. Das ist zwar richtig, aber richtungslos. Eine Strategie ist nicht erkennbar und bei den Zukunftsinvestitionen werden Nachhaltigkeit und Konzepte für eine lebenswerten Stadt ausgeklammert. Wir wollen, dass Infrastrukturinvestitionen konsequent nachhaltig getätigt werden. Denn die Infrastruktur bleibt uns über Jahrzehnte erhalten. Es ist fahrlässig, hier kurzsichtig und nur mit Blick auf die nächste Wahl zu agieren.

Ein lebenswertes und grünes Berlin gibt es nur mit uns

Keine Frage: Unsere Stadt besitzt bereits ein gutes Maß an Lebensqualität. Diese wollen wir erhalten und weiter ausgestalten. Hierfür müssen Investitionen – große wie kleine – getätigt werden. Dies erfordert neue Schwerpunkte in der Haushalts- und Investitionsstrategie. Dabei geht es nicht um „Wohlfühlpolitik“ und die „Geldgießkanne vor der nächsten Wahl“, sondern um eine volkswirtschaftliche Rechnung: Die langfristigen Kosten einer verfehlten Investitionspolitik sind bekanntlich hoch. Vor dem Hintergrund der Berliner Haushaltslage muss die Infrastruktur effizient ausgebaut und ökologisch modernisiert werden. Klimafreundlichkeit und Nachhaltigkeit sind für uns Grünen integrale Bestandteile moderner Infrastrukturpolitik. In der Verkehrspolitik wollen wir einem veränderten Mobilitätsverhalten Rechnung tragen, das immer stärker auf ÖPNV und Fahrrad und weniger aufs Auto setzt. Mit Blick auf den Doppelhaushalt 2016/2017 benennen wir Prioritäten, um Berlin auf den Weg hin zu einer zukunftsfähigen und grünen Metropole zu bringen.

Verbesserung der Fahrradinfrastruktur

Immer mehr Berlinerinnen und Berliner fahren Fahrrad. Mit E-Bikes und Pedelecs wird Radfahren auch für neue Gruppen attraktiver. Zudem bieten Lasten-Pedelecs neue Möglichkeiten im Transportbereich. Städte wie Amsterdam, Kopenhagen oder Münster machen es schon lange vor: Die Förderung der Fahrradinfrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil für eine grüne und nachhaltige Stadt. In Köln soll ein Radschnellweg als Teil eines Radschnellwege-Programms für ganz NRW gebaut werden. Auch Millionen-Städte wie London und Paris setzen massiv auf den Ausbau der Radinfrastruktur, in Südkorea gibt es einen Fahrrad-Highway südlich der Hauptstadt Seoul.

Während andere Städte weltweit auf den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur setzen, wird das Thema von Rot-Schwarz in Berlin schlicht ignoriert. Daher ist es nicht verwunderlich, dass Berlin im internationalen und nationalen Vergleich in Studien stetig radunfreundlicher eingestuft wird. Das wollen wir Grünen ändern. Das Hauptaugenmerk legen wir dabei auf den Ausbau einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur. Dazu wollen wir insbesondere die Kreuzungen sicher gestalten und in den Bau geschützter Radstreifen an Hauptverkehrsstraßen investieren. Für uns kommt es darauf an, dass alle Berlinerinnen und Berliner, vom Kind bis zu seinen Großeltern, beim Radfahren sicher sind und sich sicher fühlen.

Ein Berliner Fahrradstraßennetz

Berlin 2021: Auf einem Rad-Hauptstraßennetz durch die Stadt

Wir wollen die Infrastruktur für den Radverkehr ausbauen und in der Stadt ein Netz aus Fahrradstraßen aufbauen, auf denen Radfahrerinnen und -fahrer Vorfahrt haben und sicherer sowie schneller durch die Stadt kommen. Folgende zwei Routen haben dabei für uns Priorität:

1. Östliche Nord-Süd-Route: Pankow – Prenzlauer Berg – Mitte – Kreuzberg – Schöneberg

Genauer Verlauf:

Route startet Wisbyer/Dunckerstraße – auf Fahrradstraßen Dunckerstraße – Stargarder Straße – bis zur Senefelder Straße – Kollwitzstraße – dann auf Radverkehrsinfrastruktur Schönhauser Allee – Queren der Torstraße – auf bestehenden Fahrradstraßen Max-Beer-Straße – Rochstraße – dann weiter auf Radinfrastruktur zur Museumsinsel – weiter auf den einzurichtenden Fahrradstraßen Bodestraße - Hinter dem Gießhaus – Queren Unter den Linden und Bebelplatz – weiter auf der Markgrafenstraße als Fahrradstraße – Queren Leipziger Straße hinweg zu einzurichtenden Fahrradstraßen (Teilstück der) Lindenstraße – ETA-Hoffmann-Promenade – Rahel-Varnhagen-Promenade – Großbeerenstraße - Kreuzbergstraße – hier Verlauf auf südlicher Ost-West-

Route bis zur Crellestraße – dann weiter neuer FS Ebersstraße – Querung Innsbruckerplatz – dann weiter auf den Fahrradstraßen Rubensstraße – Semperstraße – Hedwigstraße

2. Südliche Ost-West Verbindung: (Charlottenburg – Schöneberg – Kreuzberg – Neukölln)

Genauer Verlauf:

Route startet in Wilmersdorf am Volkspark – im Park zur Mannheimer Straße als Fahrradstraße – Blissestraße – Umlandstraße – als Fahrradstraße weiter auf der Straße am Volkspark – Querung der Bundesallee – Fahrradstraße Prinzregentenstraße – folgend weiter dem Parkverlauf – ab Freiherr-von-Stein-Straße über die Belzigerstraße bis zur Hauptstraße als Fahrradstraße – Querung der Hauptstraße – kurzes Stück auf der Helmstraße – über Fahrradstraßen Crellestraße – Monumentenstraße – Kreuzbergstraße – Bergmannstraße (unterbrochen durch die bestehende Begegnungszone) – weiter als Fahrradstraße in der Bergmannstraße bis zum Südsterne – weiter über die Fahrradstraßen Körtestraße – Grimmstraße – Böckstraße – Querung Kottbusser Damm – weiter über die Fahrradstraßen Bürknerstraße – Maybachufer – Weigandufer – bis zum S-Bahnhof Sonnenallee

Radschnellwege für Berlin

Berlin 2021: Von Steglitz nach Mitte ohne Ampelstopp – auf dem Radschnellweg durch die Stadt

Im Gegensatz zu London hat Berlin mehr Platz. Deshalb wollen wir die Machbarkeit von Radschnellwegen neben der Bahn bzw. auf stillgelegten Bahntrassen prüfen und Kauf- oder langfristige Pachtmöglichkeiten klären. Die alte Stammbahn nach Potsdam ist etwa schon seit 70 Jahren bzw. die Teilstrecke zwischen Zehlendorf und Düppel seit 35 Jahren stillgelegt und bietet eine äußerst sinnvolle Möglichkeit für einen Radschnellweg, solange hier kein Bahnverkehr stattfindet. Wir wollen den Bau von Radschnellwegen auf Trassen prüfen und umsetzen. Folgende Trassen bieten sich prioritär an:

1. Auf der alten Stammbahn vom **Potsdamer Platz** durch den Gleisdreieckpark zur Yorckstraße, weiter parallel zur S1 Richtung Schöneberg, Steglitz nach **Zehlendorf** (12,7 km) ggf. weiter Richtung **Potsdam** (bis Düppel 2,2 km, bis Dreilinden 5,3 km, bis Griebnitzsee 7,2 km);
2. **Ringbahn**, als Kombination aus Radschnellwegen und Fahrradstraßen.

Kosten: sichere Radinfrastruktur, Fahrradstraßennetz und Radschnellwege: 62 Millionen Euro (NRW plant pro Kilometer Radschnellweg mit ca. einer Million Euro).

Mehr Fahrrad-Abstellplätze in Berlin

Berlin 2021: Ohne nervige Parkplatzsuche – Fahrradparkhäuser für Berlin

Hier kann etwa die Stadt Bernau Vorbild für Berlin sein. Wir wollen sechs Fahrradparkhäuser an stark frequentierten ÖPNV-Knotenpunkten in Berlin bauen, in Betracht kommen z.B. Zoo, Hauptbahnhof, Ostkreuz, Südkreuz, Gesundbrunnen und Pankow.

Kosten: Neun Millionen Euro für sechs Parkhäuser mit mindestens 3000 Abstellplätzen (1,5 Millionen Euro pro Parkhaus mit jeweils mindestens 500 Abstellplätzen)

Kosten zusätzliche Maßnahmen:

- 71 Millionen Euro
- ggf. förderfähig durch EFRE oder GRW-Mittel, in dem Fall sind weniger Landesmittel nötig

Neue Straßenbahnlinien

Berlin 2021: Berlin fährt Tram

Angesichts der Haushaltslage und des Investitionsbedarfs der BVG, wie auch den Erfordernissen der wachsenden Stadt, stehen wir dem Ausbau weiterer U-Bahn-Linien skeptisch gegenüber. Die Erweiterung des Straßenbahnnetzes dagegen ist deutlich kostengünstiger und schneller zu realisieren. Der aktuelle Bau der U5 vergegenwärtigt dies sehr gut: Hier stehen ca. 240 Millionen Euro pro Kilometer für den U-Bahn-Bau rund 10–15 Millionen Euro pro Kilometer für einen Tramlinien-Bau gegenüber. Wir wollen vorrangig den Ausbau der M 10 angehen: die Linie M10 soll vom Hauptbahnhof zum U Bahnhof Turmstraße und darüber hinaus verlängert werden und in die andere Richtung über die Oberbaumbrücke.

Kosten: 60 Millionen Euro, davon trägt 20 Millionen Euro die BVG (die Aufteilung erfolgt nach dem derzeit durchschnittlichen Teilungsschlüssel bei Investitionsmaßnahmen der BVG = 2/3 Landeshaushalt, 1/3 BVG)

Innovative ÖPNV-Anbindung vom Kurt-Schumacher-Platz ins Zukunftsquartier TXL

Berlin 2021: Elektrisch nach Tegel – unter Strom ins Zukunftsquartier

Eine gute Erschließung für das neu entstehende Quartier in Tegel ist unabdingbar. Mit dem Forschungs- und Industriepark TXL und dem entstehenden Stadtquartier mit 5000 Wohnungen liegt die Gestaltung eines Zukunftsprojekts vor uns. Wir wollen hier zeigen, wie eine moderne Mobilität in der Smart City Berlin aussehen kann: Vom Kurt-Schumacher-Platz durch das neue Wohnquartier zum Innovationspark Tegel und weiter über den Jakob-Kaiser-Platz zum Bahnhof Jungfernheide soll eine elektrisch betriebene Buslinie Anschluss bringen und Baustein für ein innovatives ÖPNV-System sein. Hier können Elektrobusse und eine entsprechende Ladeinfrastruktur das Schaufenster Elektromobilität zum Leben erwecken. Bei gleichen Kosten wie bei herkömmlichen Systemen können so höhere Transportkapazitäten und Taktfrequenzen erreicht werden. Weltweit werden von Japan bis Großbritannien Innovationen für den ÖPNV erprobt, Berlin kann in Deutschland den Anfang machen.

Förderprogramm Energie

Berlin 2021: Ressourcensparend und sozial – Landesprogramm Heizkostenbremse

Wir Grünen wollen gezielt und sozialverträglich Energiesparmaßnahmen an Gebäuden fördern, von denen die Mieterinnen und Mieter profitieren. Mit einem „Förderprogramm Heizkostenbremse“ wollen wir ein Paket von Energiesparmaßnahmen fördern, die sich schnell bezahlt machen – wie die Dämmung der obersten Geschossdecke, Abwracken der Ölheizung und Dämmung der Kellerdecke. Gefördert werden Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer, die solche Maßnahmen umsetzen und zudem die Heizanlage effizient einstellen lassen. Wer mit umweltfreundlichen, abbaubaren Dämmstoffen baut, soll zusätzlich gefördert werden. So stärken wir den bisher nur 5% großen Markt an nachhaltigen Dämmstoffen auch hier bei uns in Berlin.

Dafür wollen wir Bundesmittel stärker für Berlin nutzbar machen, indem das Programm an die Einzelmaßnahmenförderung der KfW angekoppelt wird. Wer drei der von der Förderbank KfW geförderten Einzelmaßnahmen umsetzt, von der KfW fördern lässt und über die Investitionsbank Berlin (IBB) abwickelt, bekommt eine zusätzliche Landesförderung als Zuschuss. Teilweise finanziert sich das Programm durch die KfW-Förderung, zu einem weiteren Teil dadurch, dass die IBB einen Teil der Marge weitergibt, die die KfW den abwickelnden Banken einräumt. Mit

diesem Förderprogramm stellen wir auch sicher, dass ein größerer Anteil der Klimaschutzfördermittel des Bundes nach Berlin und ins Berliner Handwerk fließt.

Für Vermieterinnen und Vermieter, die sich zu einer warmmietenneutralen Sanierung verpflichten, wird eine zusätzliche Förderung bereitgestellt. Dieses Modell wendet die Hamburger Investitions- und Förderbank bereits erfolgreich an.

Das „Förderprogramm Heizkostenbremse“ soll zudem durch eine Informationskampagne begleitet werden, etwa indem Informationen als Anlage mit dem Grundsteuerbescheid verschickt werden. Gebäudebesitzerinnen und -besitzer können so ihre Immobilie werthaltiger machen und die Mieterinnen und Mieter profitieren von den schnellen Energieeinsparungen. Des Weiteren setzen wir uns auf Bundesebene dafür ein, die Energiewende im Gebäudebereich sozial zu gestalten. Wir wollen verhindern, dass die energetische Sanierung dazu mißbraucht wird, Mieterinnen und Mieter zu verdrängen. Die Kosten müssen auf die wirklich sinnvollen energetischen Modernisierungsmaßnahmen beschränkt werden, eine einseitige Umlage ohne adäquaten Nutzen für die Mieterinnen und Mieter soll nicht mehr möglich sein. Die Kosten müssen gerecht verteilt werden, statt sie allein auf die Mieterinnen und Mieter abzuwälzen

Ohne den Einsatz der Initiative des Mietenvolksentscheids e.V. hätte Rot-Schwarz weder heute noch in Zukunft ein Energieförderprogramm vorgelegt. Dank der Initiative sieht der jetzt verhandelte Kompromiss ein Programm mit einem ansteigenden Volumen von 2,5 Millionen Euro auf 12,5 Millionen bis ins Jahr 2019 vor. Diesen Kompromiss unterstützen wir und sehen uns damit in unserem Kurs bestätigt, endlich energetische Sanierung sozial verträglich auf den Weg zu bringen. Dieses Landesprogramm muss auch im Berliner Energiewendegesetz verankert werden.

Kosten: 30 Millionen Euro über eine Laufzeit von fünf Jahren.

Trinkwasserbrunnen für Berlin

Berlin 2021: Berlin gibt dir einen aus – Trinkwasserbrunnen in der ganzen Stadt

In anderen Großstädten gibt es Trinkbrunnen schon lange in großer Zahl: Wien hat rund 900, Rom sogar mehr als 2000. Berlin hat dagegen nur etwas mehr als 20 Trinkwasserbrunnen. Dabei bieten solche Brunnen nur Vorteile: Die Menschen können

sich mit dem sauberen Berliner Trinkwasser – gerade im Sommer – erfrischen und so nebenbei Plastikflaschenmüll vermeiden. Wir wollen das Angebot ausbauen und in den nächsten fünf Jahren 600 neue Brunnen aufstellen.

Kosten: kurzfristig eine Millionen Euro für 200 Brunnen, drei Millionen Euro in fünf Jahren 600 (5000 Euro pro Brunnen).

Dachgärten über Berlin

Berlin 2021: Rauf ins Grüne – Tomaten und anderes Gemüse auf dem „Rathaus Hellersdorf“

1000 Grüne Dächer für Berlin: Sie sehen nicht nur schön aus, sondern haben auch einen großen Nutzen für die Stadt. Sie halten das Regenwasser zurück, so dass bei Starkregen Abwasser aus der Kanalisation nicht in die Spree überläuft. Zusätzlich schützen und kühlen sie das Stadtklima, haben in den Häusern einen Dämmeffekt und unterstützen den Biotopverbund und die Artenvielfalt. Durch diese Maßnahmen werden Ausgaben an anderer Stelle eingespart, da etwa weniger Mittel für den Bau von zusätzlichen Regenrückhaltebecken und Pufferspeichern erforderlich wären.

Bei Sanierungen von öffentlichen Gebäude wollen wir prüfen, ob sie geeignet sind, um Grüne Dächer zu schaffen. Diese sollen öffentlich zugänglich und nutzbar sein. Mit Grünen Dächern steigt Aufenthaltsqualität, mehr Freiräume entstehen und wer will, kann selbst Gemüse anbauen.

Kosten: 7,5 Millionen Euro über fünf Jahre für 500.000 m² Dachbegrünung (1,5 Millionen Euro jährlich für 100.000 m² Dachbegrünung)

Mehr Straßenbäume in der Stadt

Berlin 2021: Grün, grün, grün – Bäume, Blumen, Biotope

Ohne unsere Straßenbäume wäre unsere Stadt weniger schön und die berühmte Berliner Luft sehr viel stickiger. Derzeit gibt es rund 440.000 Straßenbäume in der Stadt. Leider werden es von Jahr zu Jahr weniger, allein 2014 wurden 2088 Bäume mehr gefällt als neu angepflanzt. Wir Grünen wollen, dass Berlin eine grüne Metropole bleibt. Damit die Anzahl der Straßenbäume nicht weiter abnimmt, müssen jedes Jahr zusätzlich 2100 Bäume gepflanzt werden.

Stadtbäume binden Kohlenstoffdioxid und produzieren Sauerstoff, sie filtern und reinigen die Luft von Schadstoffen, an heißen Tagen spenden sie uns Schatten und so verbessern das Stadtklima, wenn es regnet bieten sie uns Schutz. Zudem sollen Baumscheiben mit wilden Blumen- und Pflanzensamenmischung bepflanzt werden. Dies sorgt nicht nur für ein attraktiveres Stadtbild, sondern lässt auch kleine Biotope in der Stadt entstehen und dient als Nahrungsquelle für Bienen und andere Insekten.

Kosten: Rund 12,5 Millionen Euro über fünf Jahre (ca. 2,5 Millionen Euro pro Jahr – knapp 1200 Euro pro Baum).

Grüne Oasen schaffen

Berlin 2021: Berlins Grün wächst – in Innenhöfen, beim urban gardening und in Stadtgärten

Es muss nicht immer ein groß angelegter Park sein – auch die vielen Hinter- und Innenhöfe können grüne Erholungsräume schaffen. Doch viele werden von Hausbewohnerinnen und -bewohnern kaum genutzt, damit wird Raum verschenkt, der in der wachsenden Stadt wichtig ist. Viele Berlinerinnen und Berliner begrünen die Stadt bereits in Eigenregie und schaffen unter dem Stichwort „Urban Gardening“ Stadt- und Gemeinschaftsgärten. Wir wollen dieses Engagement stärken und die Kieze unterstützen. Bereits in den 80er und 90er Jahren gab es in Berlin ein Hofbegrünungsprogramm, das zwischen 1983 und Ende 1995 rund 1600 Projekte bewilligte. Das führte dazu, dass 740.000 m² Hof- und Fassadenflächen sowie 65.000 m² Dachflächen begrünt wurden. Über die Grüne Liga oder Soziale Stadt wird Engagement gefördert und einige Bezirke haben heute noch kleine Programme, z.B. Pankow oder Friedrichshain-Kreuzberg.

Wir Grünen wollen mit unserem Förderprogramm „Grüne Oasen“ alle Berlinerinnen und Berliner, Hausbesitzerinnen und -besitzer sowie Bewohnerinnen und Bewohner finanziell unterstützen, die Hinterhöfe, Fassaden und Stadtgärten bepflanzen wollen. Das schafft neue grüne Aufenthaltsräume, stärkt die biologische Vielfalt, trägt zum Klimaschutz bei, verbessert die Luft und fördert zudem den nachbarschaftlichen Zusammenhalt.

Kosten: Sechs Millionen Euro in fünf Jahren (100.000 Euro/ Bezirk = 1,2 Millionen Euro/Jahr).

Maßnahme	Gesamtkosten in Mio.
Fahrradinfrastruktur	71
Tramausbau	40
Energiekostenbremse	30
Trinkbrunnen	3
Grüne Dächer	7,5
Straßenbäume	12,5
Grüne Oasen	6
Summe 5 Jahre	170
pro Jahr	34